Ingenieria y Construcción, año I, vol. I, nº 12, diciembre/1923, pp. 568-569

 # Economía 

LA LUCHA POR EL PETROLEO

Algunos episodios del acontecimiento económico más interesante de los tiempos modernos

Por ANTONIO CAMACHO, Catedrático de Economía Política de la Escuela de Comercio de Gijón

En uno de los últimos números de esta Revista, un escritor técnico tan distinguido como el Sr. Alvarez Mendiluce se ocupaba, brillantemente, del «afán actual por la adquisición del petróleo», y daba sobre este hecho una explicación personal. Su artículo nos ha sugerido la idea de escribir este otro. Porque la lucha por el petróleo constituye el acontecimiento económico más interesante de los tiempos modernos, y obedece a factores más complejos que los indicados por el reputado ingeniero. De esa lucha por el petróleo nos proponemos referir varios episodios interesantes. Si no una lección de ciencia económica, el lector que quiera seguirnos encontrará en ellos, por lo menos, una lección de admirable ejemplaridad.

El petróleo y sus aplicaciones.—La historia del petróleo es por demás interesante.

La «nafta» es un líquido que sale, naturalmente, de pozos artificiales, practicados en sitios donde estudios previos del terreno y, sobre todo, aparición de pequeñas cantidades de nafta ha revelado la presencia de ésta. El descubrimiento de los primeros pozos, o por lo menos la utilización práctica de la nafta, data de la primera mitad del siglo pasado. Pero hasta principios del actual, el petróleo limitaba su ambición a servir de esencia para el alumbrado. Posteriormente fué todavía combatido en sus modestos dominios por el gas y por la lámpara eléctrica. Mas en la primera década del siglo, el descubrimiento del motor de explosión y el desarrollo prodigioso del automovilisno abren un nuevo período en la historia del petróleo. Entre los componentes de la nafta se presentan actualmente a la destilación el éter de petróleo, la gasolina, la bencina, el petróleo refinado para el alumbrado, aceites lubricantes, vaselina y parafina.

El mazut.—Después de la extracción de la gasolina, del petróleo refinado y de parte de los aceites lubricantes, queda, aproximadamente, la mitad del petróleo bruto, en forma de aceite negro, que destila a una temperatura superior a 250° y que constituye un combustible admirable, cuyos depósitos, hechos disponibles como residuos de la elaboración de la gasolina, han sido recientemente aplicados a la industria. La utilización práctica del «mazut»—que tal es el nombre internacional con que se conoce dicho producto—surgió cuando el alemán Diesel, poco antes de la guerra, ideó aplicarlo al motor de combustión interna.

Desde entonces el petróleo empezó a conquistar los mares. Se ideó introducir directamente el mazut en las calderas de los grandes navíos, adaptando a éstas potentes inyectores de aire que pulverizan el mazut, lo impregnan de aire y facilitan la combustión. Así el mazut puede substituir al carbón con enormes ventajas, puesto que en un mismo peso tiene un poder calorífico superior en un 70 por 100; es de manipulación fácil, no despide humos y permite una gran economía de personal. Representando más calorías en menos volumen, aumenta en un 50 por 100 el radio de acción del buque y permite obtener una disminución de gastos que se ha calculado en un 30 por 100. Así, las principales Compañías de navegación han equipado a los modernos transatlánticos para la utilización de combustibles líquidos. La marina de guerra de los Estados Unidos ha renunciado totalmente, para las nuevas unidades, al empleo del carbón. En la flota de guerra, como en los navíos de comercio, el mazut amenaza destronar a la hulla.

El reinado del petróleo.—Hasta los últimos años, la explotación del petróleo era una industria netamente americana. La nafta fué descubierta y explotada por primera vez en los Estados Unidos. La «caza de un gato salvaje» (los americanos llaman a los sondeos «wild cat») es singularmente aleatoria. M. O'Donnell, presidente del Instituto Americano del Petróleo, asegura que de cada 100 sondeos 98 resultan infructuosos. Pero el 2 por 100 restante ha bastado durante cincuenta años al consumo del Globo. Innumerables «Wildcaters» han sondeado las montañas más abruptas de la Pensilvania, de California, de Oklahoma. El que por azar encuentra un pozo, tiene hecha una fortuna. Inmensos capitales se emplean en esta empresa. Más de 16.000 Compañías fomentan estas investigaciones. Pero la dificultad no era sólo producir nafta, sino transportarla, y como se produce frecuentemente en regiones casi desiertas, es preciso llevarla a los grandes centros de consumo. Y Rockfeller tuvo una idea audaz: la construcción de «pipe-lines», tuberías por donde la nafta corre como un río desde el lugar de origen hasta las refinerías, donde millares de vagones-cisternas y buques-depósitos la transportan a todo el mundo. Esto hizo que el precio del petróleo, facilitada así la circulación, bajara considerablemente. Todos los productores pasaron a ser tributarios de las «pipe-lines». Y la Standard-Oil, que no es sino una Empresa de transporte y de refinado, se encontró prácticamente hecha la dueña del mercado. Rockfeller se convirtió en el rey del petróleo.

El Imperio británico en peligro.—«Todo el mundo sabe—escribe Delisi—que la existencia del Imperio británico tiene por condición esencial su superioridad naval. Pero ésta no la debe sólo al número y tonelaje de sus buques, sino más bien a la superioridad de su combustible. Gracias a sus innumerables estaciones-depósitos de carbón que Inglaterra instala y aprovisiona por todas las rutas náuticas del mundo, ningún barco, de guerra o de comercio, puede atravesar los mares sin su permiso. Además, el carbón asegura a todos los buques ingleses, pequeños o grandes, una venta cierta y un flete de ida en todo país. Ellos parten siempre a plena carga, lo cual les permite contratar flete de retorno a precio más bajo que cualquier otra nación. La industria inglesa se beneficia así de una verdadera prima sobre todas las primeras materias adquiridas en el extranjero. Es una seria ventaja para la conquista de los mercados internacionales. Se puede decir que todo el Imperio de Inglaterra descansa sobre el imperio de su carbón.»

Pero cuando el mazut empezó a ser utilizado por los buques, todo pudo cambiar. ¡Inglaterra no produce petróleo, y los Estados Unidos abastecían el 70 por 100 del mercado mundial! Las grandes Compañías británicas, la Cunard, la White Star, etc., comenzaron a adaptar a las calderas de sus buques el nuevo combustible.

Por fortuna para Inglaterra, los Estados Unidos no tenían apenas marina mercante. Pero vino la guerra. Norteamérica, en menos de tres años, impulsada por el alza de los fletes y por la orientación de su Gobierno, construyó una flota de tonelaje casi igual al británico. La Standard-Oil anunció su proyecto de establecer estaciones de petróleo en los principales puertos. ¡Pronto todos los grandes navíos del mundo, los mismos orgullosos ingleses, se verían precisados a solicitar de los petroleros americanos el permiso necesario para continuar su ruta! El imperio americano del petróleo amenazaba destronar al inglés del carbón.

Pronto, en la lucha entre el petróleo y el carbón, había de ganar el primero una victoria definitiva. La Standard-Oil norteamericana decidió, durante la guerra europea, el triunfo de los aliados.

El petróleo en la guerra.—No hay exageración en esa frase. Cuando las hostilidades comenzaron, el consumo de petróleo llegó a ser formidable. La destrucción de caminos de hierro y las necesidades del avituallamiento exigieron el empleo de millones de camiones-automóviles. Los tractores, la aviación, la fabricación de explosivos, requerían también enormes cantidades de esencia. Entonces la Standard-Oil decidió la victoria de Francia.

Hasta qué punto es esto verdad, lo va a deducir el lector de un texto diplomá-

tico que a continuación traducimos. Ha sido publicado por Henri Berenger en su libro *Le pétrole et la France*.

Una nota de Clemenceau.—«El presidente Clemenceau al presidente Wilson.—París, 15 de diciembre de 1907.—Señor: En el momento decisivo de la guerra, cuando el año 1918 va a abrir operaciones militares capitales en el frente francés, el Ejército de Francia no debe, en ningún momento, estar expuesto a que falte la esencia a los camiones automóviles, a los tractores, a la aviación y a la artillería de campaña. La falta de esencia causaría la paralización brusca de nuestras armas, y podría forzarnos a una paz inaceptable para los aliados.

»El *stock* mínimo de petróleo fijado para el Ejército de Francia por su general en jefe debe ser de 44.000 toneladas, y el consumo mensual de 30.000. Este *stock* indispensable está hoy reducido a 28.000 toneladas, y quedará aún reducido a la nada si no se ejecutan por los Estados Unidos medidas inmediatas y excepcionales. Esas medidas pueden y deben ser tomadas sin retardo de un solo día por la salvación común de los aliados, obteniendo el presidente Wilson de las Compañías americanas de petróleo el transporte en buques-cisternas de las 100.000 toneladas suplementarias que son necesarias para el Ejército y la población de Francia. Esos buques-cisternas existen. Pero viajan en estos momentos por el Océano Pacífico, en lugar de viajar por el Atlántico. El presidente Clemenceau pide personalmente al presidente Wilson el acto de autoridad necesario para la puesta en marcha inmediata de esas 100.000 toneladas en buques-cisternas hacia los puertos franceses. *Es una cuestión de salud pública interaliada. Si los aliados no quieren perder la guerra, hace falta que la Francia combatiente, a la hora del supremo choque germánico, posea el petróleo TAN NECESARIO COMO LA SANGRE DE LOS HOMBRES EN LAS BATALLAS DE MAÑANA.*—Firmado, *G. Clemenceau*.»

Los Estados Unidos respondieron espléndidamente al llamamiento. La importancia política y militar del petróleo apareció esta vez a los ojos de todos. Hubo necesidad de organizar la «Interalied Petroleum Conference», que dictó reglas para la distribución entre los beligerantes de la preciada esencia. Y más tarde pudo decir Lord Curzon que «la victoria de los aliados sobre Alemania fué la victoria del camión sobre la locomotora», o, lo que es lo mismo, el triunfo del petróleo sobre el carbón.

Las primeras inquietudes.—¡Gran triunfo aparente para los Estados Unidos de Norteamérica! Poseedores ellos del 70 por 100 de la producción del mundo, pudieron descansar cómodamente en una tranquilidad engañosa. ¿Cómo habían de suponer que hubiera entre los aliados mismos quien, de manera callada y cautelosa, fuera preparando el terreno para disputarles un día la supremacía en el mercado del combustible líquido?

Sólo cuando se concertó el armisticio se dieron cuenta los especialistas de que los *stocks* acumulados disminuían rápidamente. Sólo la casa Ford hacía de gasolina un consumo formidable. En automóviles, camiones, y tractores se venía invirtiendo el 85 por 100 de la producción nacional. Quedaba el 15 por 100 para la industria, la navegación y las exportaciones. Y cuando la Standard-Oil se disponía a extender por todo el mundo, ya acabada la guerra, la vasta red de su organización, tuvo una inusitada sorpresa.

A fines del mes de marzo de 1920, el periódico inglés *The Times* publicó un largo artículo, suscrito por A. Mackay, que, al ser luego leído en la Cámara norteamericana, causó una sensación tremenda. «El imperio del petróleo—venía a decir—ha pasado a las manos de Inglaterra. Aunque la opinión pública no lo haya advertido, el Gobierno americano hace un año que está enterado. Pero ya era demasiado tarde para que América rectificase su conducta. Si de ella es el presente, el porvenir es de Inglaterra. El dominio de los mares está en poder de Inglaterra por el petróleo, como antes lo estuvo por el carbón. ¡Antes de diez años Norteamérica se verá obligada a comprar a los ingleses esencia!»

El monopolio norteamericano se había, en efecto, convertido en una lucha entre dos rivales gigantescos. ¡Uno de ellos, Inglaterra, que no produce una sola gota de nafta! Cómo se había llegado a este resultado imprevisto y cómo se desenvuelve desde entonces la lucha entre los dos colosos es algo que bien merece que le consagremos un artículo aparte.

Revista General de Mercados

(DE NUESTRO SERVICIO TELEGRAFICO)

NOTA.—*El exceso de original nos obliga a reducir, en el presente número, esta sección y a limitar nuestra revista a los mercados de mayor interés para el industrial español.*

Mercado nacional de minerales.

BILBAO.—Las esperanzas que se concebían el mes pasado parece van a tener realidad, aunque en muy pequeña escala. Se nota, efectivamente, una mayor animación en el mercado de minerales, si bien es mucho menor de lo que se esperaba. Se han efectuado algunos contratos de compraventa de mineral, tanto para el extranjero como para las fábricas nacionales. En Inglaterra se encienden nuevos hornos, lo cual indica que la situación mejora. Una de las razones para la mejora es la terminación de la huelga de caldereros de los astilleros, con lo cual comenzará nuevamente la construcción de barcos, industria que consume una gran parte del hierro que se produce. Los precios de lingote se mantienen firmes en aquel país y se nota un gran pedido del lingote hematites. Con motivo de las elecciones la asistencia a las Bolsas de Hierros ha sido más reducida, y la proximidad de las fiestas de Navidad, que tanto celebran los ingleses, y las fiestas de Año Nuevo en Escocia contribuirán a que la situación metalúrgica no mejore hasta comenzado el año nuevo.

El mineral se cotiza cif. Middlesbrough a 24, con aumento de 1, que ha ido en beneficio del flete y no del mineral

Las últimas ventas que se han hecho son: 15.000 toneladas de rubio, a 14; 12.000 toneladas rubio 2.ª, a 20 pesetas; 15.000 toneladas de rubio 1.ª, a 22 pesetas; carbonato, a 21,50 pesetas; 15.000 toneladas rubio, a 12,7; rubio 1.ª, a 15.

Durante el mes de noviembre se han exportado por el puerto de Bilbao 114.465 toneladas contra 91.938 toneladas en el mes anterior.

Las existencias en los depósitos importan 670.450 toneladas contra 682.000 toneladas en el mes anterior.—*L. B.*

SEVILLA.—Los embarques anunciados para el mes de noviembre se han realizado, a pesar de las dificultades que el mal tiempo ha producido en las operaciones del puerto y vía de Sevilla.

Se han embarcado unas 8.000 toneladas de pirita, con aumento por otra parte del embarque de hierros.

Para el presente mes se espera una exportación análoga, dados los embarques anunciados y la necesidad por parte de los mineros de entregar en este mes las cantidades de mineral pendientes de los contratos que expiran con el año.—*E. R.*

CARTAGENA.—El movimiento de este puerto es el fiel reflejo de la situación minera de la provincia. He aquí las salidas del último mes de noviembre y los lugares de destino:

Se han embarcado 240.341 kilogramos de plomo desplatado en barras con destino a los puertos de Londres, Liverpool, Bustol, Newcastle, Hamburgo, Amsterdam y Rouen.

Salieron 792.478 kilogramos de plomo sin desplatar para Londres.

Se embarcaron 9.446.560 kilogramos de blenda para Hamburgo, Rotterdam y Amberes.

Saliendo también para Amberes 250.000 kilogramos de residuos de las camas de fundición de plomo.—*E. P.*

Mercado nacional de carbones.

ASTURIAS.—En la segunda semana de noviembre se notó flojedad en los embarques, debido a los fuertes temporales, lo que originó falta de buques y la consiguiente anormalidad.

Aun cuando se habla algo acerca de un fuerte contrato de menudos de gas con una importante Empresa industrial del Mediterráneo para el año próximo, no se advierte la animación corriente en esta época del año para cubrir necesidades del próximo, como decíamos en anterior nota. Esto no significa depresión en el mercado, sino abstención ocasional por ambas partes, ante la probable suspensión de las primas.

El mercado se mantiene firme en las operaciones nuevas, aunque de escasa importancia, que de continuo se realizan.

Se habla de la fusión de las dos más importantes Sociedades hullerosiderúrgicas: Duro-Felguera y Fábrica de Mieres, que, de llegar a realizarse, necesariamente aportará una importante variación de las condiciones del mercado para el año próximo, ya que la nueva entidad representa cerca de la mitad de la producción de Asturias.—*G. J.*

Mercados extranjeros de carbones.

INGLATERRA.—El mercado carbonero inglés sigue reponiéndose gracias al aumento de las exportaciones. En los puertos ingleses la actividad aumenta y los *stocks* disminuyen rápidamente, esperándose que dentro de poco volverán a sus proporciones normales.

El precio corriente de los mejores carbones Almirantazgo es de 28 a 28-6 chelines tonelada, pero es seguro que los compradores que todavía no han firmado sus contratos tendrán que pagar mayores precios.

La demanda de cok continúa con gran fuerza.

Los menudos escasean, aumentando su precio durante estas últimas semanas en 1 a 2 chelines por tonelada.

FRANCIA.—La cantidad de cok importada del Ruhr alcanzó en el mes de noviembre la cifra de 139.000 toneladas, que supone un aumento apreciable con respecto a meses anteriores. Esta mejora se atribuye a un aumento de producción y a una mayor rapidez en los envíos procedentes de los *stocks*. Se cree que estos últimos se agotarán a fines de febrero.

Los precios del cok francés suben, pasando a 220 y 233 francos tonelada, según calidades.

ALEMANIA.—Se dice que los ferrocarriles del Estado alemán han conseguido que varios Bancos ingleses les concedan un crédito de 3.000.000 de libras, que dedicarán a la compra de carbón inglés mientras no puedan utilizar la producción del Ruhr.

Mercados extranjeros de hierros y aceros.

Las últimas noticias confirman un gran aumento de actividad en este mercado, y aunque es imposible que éste recobre su completa normalidad mientras el mundo entero esté revuelto, parece señalarse un mayor consumo de hierro y acero. Durante los dos últimos años los compradores se abstenían, pero ahora estiman que los precios han alcanzado su límite inferior y empiezan de nuevo a realizar sus compras.

INGLATERRA.—La principal dificultad que se presenta a los metalúrgicos ingleses es el elevado precio del carbón. También influye desfavorablemente en el mercado la proximidad de las fiestas de Navidad, contribuyendo a disminuir la animación.

De todos modos, la buena situación general del mercado repercute en los precios. La fundición Cleveland núm. 3, G. M. B., se cotiza a 5 libras, y la Cleveland núm. 1, a 5-7-6 libras por tonelada; palastros, a 9-15; carriles pesados, a 9; placas galvanizadas onduladas, 19 libras por tonelada. El mineral rubio se cotizó a 24 chelines 6 peniques por tonelada.